LA STRADA FERRATA SIRACUSA-LICATA È PIÙ IMPORTANTE DI TUTTE LE...

LA STRADA FERRATA

SIRACUSA - LICATA

È PIÙ IMPORTANTE

DI TUTTE LE ALTRE FERROVIE SICILIANE

FIRENZE,
STABILIMENTO CIVELLI
Via Panicale, N. 39

1870.

LA STRADA FERRATA

SIRACUSA - LICATA

LA STRADA FERRATA

SIRACUSA - LICATA

È PIÙ IMPORTANTE

DI TUTTE LE ALTRE FERROVIE SICILIANE

FIRENZE,
STABILIMENTO CIVELLI
Via Panicale, N. 39

1870.

La Strada Ferrata da Siracusa a Licata, intesa ad abbracciare il traffico delle merci che appena hanno sfogo sulle spiaggie e rade mal sicure di Avola, Balata di Noto, Vendicari, Marsameni, Porto-Palo, Pozzallo, Mazzarelli, Scoglitti e Terranova, ove e non sempre possono non approdare che i più piccoli bastimenti di cabotaggio, ha da per sè tanta importanza da stare a confronto di qualsiasi altra strada tracciata per la rete delle Ferrovie Siciliane.

Ma col tracciato incompleto delle Strade Ferrate concedute in Sicilia, in parte compiute o in costruzione da Siracusa per Catania a Messina; — da Messina a Palermo; e da Palermo per Caltanissetta e Girgenti a Licata; la linea Siracusa-Licata, oltre la sua propria, acquista tutta l' importanza maggiore di una linea di congiunzione, *necessaria* per rannodare il commercio molto rilevante delle tre provincie di Siracusa, Caltanissetta e Girgenti colle linee da Siracusa a Messina, e da Licata a Palermo.

Nè qui è tutto, questa ferrovia, mirando a sostituirsi alla pericolosa navigazione della costa meridionale della Sicilia, acquista nuova importanza e riesce di un interesse generale per tutte le provincie marittime del Regno, perocchè, molti prodotti, come i zolfi di Licata, i vini di Vittoria, le granaglie della Contea di Modica saranno trasportate nel sicuro Porto di Siracusa, invece di essere imbarcate lungo la costa, ove non è un porto o un approdo senza pericolo.

Tracciata com' è questa strada per soddisfare, in tutta la sua estensione, agli interessi delle popolazioni delle tre provincie al mezzogiorno dell' isola, per se stessa ha più di qualunque altra linea delle Strade Ferrate Siciliane una importanza politica e un' importanza economica e morale, la quale è poi raddoppiata, quando si avverta che, senza questa linea, naturale, e di congiunzione, le calabro-sicule non potranno mai essere del tutto produttive, nè far leva completa di produzione e di commercio alle reti ferroviarie meridionali e romane.

Come importanza politica, questa linea, siccome nel suo sviluppo di soli 180 chilometri, allaccia tre cospicue Provincie; — siccome tra Siracusa e Licata attraversa 14 città importanti, popolate da oltre 200 mila abitanti; messa com' è per il suo percorso a contatto con 32 Comuni, che distano dalla linea da 3 a 10 chilometri appena; — non v' è dubbio che, sotto ogni rapporto politico, questa importanza non può essere disconosciuta dal Governo, quando che sia il

caso ed il tempo, di accordare a queste Provincie quel tanto di ajuto necessario per secondare i loro sforzi, per dare sviluppo alle proprie risorse, e così per dare a queste, (in epoca anche più lontana, ove impossibile pel momento), quell'ajuto che il Governo ha a tale scopo dato e dà ognora alle Società o alle Imprese per l'attuazione delle Strade Ferrate nelle altre Provincie dell'Isola e dello Stato.

Come importanza economica, questa linea è leva non dubbia:

a) di grandi vantaggi marittimi, perocchè quei moltissimi prodotti che oggigiorno con difficoltà ognora maggiori sono ridotti a lottare per l'esportazione coi scarsi mezzi d'imbarco lungo la costa che da Siracusa si estende a Licata, troverebbero nell'ampio e comodo porto di Siracusa le più grandi facilità di spedizione con grande vantaggio della navigazione: perocchè colà affluiranno i navigli di maggiore portata per noleggiare quei prodotti, per trasportarli nei luoghi più lontani, invece di andare sulla costa quasi sempre con pericolo per le navi e per le merci, ed ove ogni anno per le forti traversie dei venti di Mezzogiorno e di Sirocco che vi predominano si succedono dei sinistri numerosi e continui e delle avarie disastrose:

b) di grandi vantaggi commerciali, per la considerevole economia delle spese, di nolo, d'imbarco, di sicurtà marittima; perocchè quei bastimenti che si noleggiano per quella costa, oltre al pericolo dei luoghi, sono per lo più esposti a perdere molto tempo

per difetto di ancoraggio, per mancanza di mezzi di imbarco o di discarico delle merci, senza contare il disturbo, le contestazioni e le difficoltà di ogni sorta per potere a tutto rigore supplire ai bisogni del movimento commerciale sparso su quella costa quasi per strazio dei prodotti, che giungono tardivi, gravati di spese, e spesse volte avariati sui mercati a danno dei commercianti e del paese.

Infatti, per trasportare le merci dai luoghi di produzione fino a quelli scali meno incomodi per l'imbarco, la spesa media è di 10 centesimi a chilomemetro per ogni quintale metrico, oltre la spesa almeno di 50 centesimi a quintale per porto a bordo e caricamento, — e la spesa di trasporto colle *carrette* come ancora oggigiorno si pratica da un punto all'altro dello stradale tra Siracusa e Licata costa non meno di 8 centesimi a quintale per ogni chilometro di strada.

Le quali spese, menomate come saranno per il trasporto sulla strada ferrata offriranno grandissima economia, oltre il risparmio del Dazio Consumo che ovunque è imposto dalle dogane per l'accompagnatura delle merci di transito; e queste considerevoli economie verranno ad avvantaggiare il commercio dei prodotti cereali, che saranno del pari avvantaggiati per il risparmio di tempo per il transito, se si riflette che oggi ancora da Siracusa a Licate, occorrono 4 giorni per l'arrivo delle merci.

c) di grandi vantaggi agricoli, perchè, colla viabilità, i prodotti facilmente trasportati sui mercati

ove maggiormente abbisognano, aumentano di prezzo; essendochè è provato oramai che là dove le strade ferrate hanno tolto le distanze, la produzione agricola ha fatto i più splendidi progressi — perocchè gli agricoltori hanno avuto stimoli ed incoraggiamento ad attendere a migliorare le loro terre e le affittanze aumentare di prezzo in ragione della maggiore produzione, a profitto dei particolari, del paese, e a profitto delle finanze dello Stato.

Come d' importanza morale, questa linea, percorrendo principalmente il territorio della provincia di Siracusa, popolata da coloni agricoli e da gente industriosa, laboriosa e sobria, ha la sua parte nella considerazione morale che le deve il Governo, perocchè sebbene la ignava protervia di una lunga dominazione nemica e sospettosa di ogni progresso, ha colà impedito ogni sviluppo di traffichi e di industrie; in oggi l' iniziativa individuale e collettiva dei mezzi di azione, è nelle aspirazioni di tutti; e la moralità generale del paese si risente appunto perchè si vede condannata alla immobilità, per difetto di porti, di strade, di quei mezzi che si vogliono — perchè senza di questi, non vi può essere nè slancio nè interesse a sviluppare il progresso della provincia.

Confronto fra le Strade Ferrate Siciliane

e la linea Siracusa-Licata.

Un esame serio ed imparziale delle prospettive e delle risorse delle Strade Ferrate Siciliane in confronto a quanto si è asserito qui sopra intorno alla Ferrovia di Siracusa a Licata ha dato per risultato:

1.° Che la linea Siracusa-Messina a fronte della Siracusa-Licata, ha minore importanza; perocchè attraversa meno Città e Borgate, e quella avendo coi Porti una vita propria e speciale, hanno meno bisogno della Strada Ferrata, alla quale perciò offrono molto minore movimento commerciale e di alimento alla Impresa.

2.° Che la linea di Catania-Palermo per l'interno, attraversa essa pure pochi paesi, e mettendo capo a due Porti non ha che il traffico fino ai due punti estremi d'imbarco.

3.° Che la Diramazione *Girgenti* e la Diramazione *Licata* per quanto importanti sono circoscritte al puro traffico delle Città suddette, in vero di considerevole importanza per i mercati dello zolfo, ma senz'altre possibili risorse.

4.° Che la linea *Palermo, Trapani, Marsala* per quanto importante, non arriva ad esserlo quanto la Siracusa-Licata. E però questa linea non è compresa nella Convenzionale riflettente le Ferrovie della Sicilia, « le Calabro-Sicule, » che ebbero tanto appoggio dallo Stato, e costarono tanto danaro senza riuscire

attraverso le tante peripezie, contro le quali un sentimento politico ha potuto fare, che coi maggiori sacrifizi, il Governo ne sorrogasse la impresa.

Se pertanto com'è evidente la Strada Ferrata Siracusa-Licata, colla importanza sua propria, maggiore di qualunque altra Ferrovia Siciliana, ha inoltre l'importanza di una vera strada di congiunzione, necessaria a completare il sistema delle reti ferroviarie dell' Isola, il Governo non potrà non comprenderla nella legge già presentata. E poichè colla iniziativa locale, si è giunti a prevenire il desiderio del Governo di completare le reti Siciliane; ora che il Governo per completare la costruzione delle Calabro-Sicule sia per apprestare altri fondi, non è da temersi neppure il suo indugio onde studiare il modo, senza gravare i bilanci da qui al 1874, di accordare un sussidio a fronte di quello in 7 milioni che per iniziativa locale gli enti morali interessati alla attuazione di detta strada hanno del proprio votato.

E poichè un uomo di Stato ha detto in Parlamento ch'ei darà sempre il suo voto *per aiutare con sussidi quelle domande di concessioni di strade che sieno evidentemente di un interesse generale*, è da sperarsi che quel suo voto sarà secondato da tutti senza distinzioni di partito, e che quelle giuste sovvenzioni per opere di necessaria attuazione non saranno negate o ritardate per mal calcolate ragioni di economie.

Accordandosi in epoca lontana che non oggi per la Siracusa-Licata una sovvenzione conveniente, da

corrispondersi dallo Stato in più rate e a strada completa, riesce evidente che lo Stato non fa se non che anticipare una somma per una impresa, che gli verrà retribuita:

Dalle linee ora passive, e che con un sistema di viabilità completo diverranno se non produttive (in ragione del costo), almeno meno onerose,

Dalle economie dello Stato per il servizio di posta, per i trasporti militari e per la manutenzione dei ponti e strade,

Non che, dalla maggiore produttività delle tasse per l'aumento dei prodotti e della ricchezza agricola nell'Isola, ove la viabilità per lo smercio delle proprie produzioni, darà il mezzo dello scambio dei commerci, paralizzandovi il contrabbando colla vicina isola di Malta.

Non è pertanto un sacrifizio che si farà dallo Stato, ma un atto di giustizia che gli si chiede a favore di tre provincie della Sicilia — giustizia che reclamano per non essere state comprese fin da principio nella rete delle Calabro-Sicule che ora il Governo sente il bisogno di far costruire, e della qual rete la Siracusa-Licata è l'anello di congiunzione.

Il precedente ora stabilito, col sussidio accordato alla ferrovia di una strada ferrata da Ivrea ad Aosta, è lì, d'altronde, per giustificare questa insistenza; molto più che non si chiede altro se non *comprendere la linea Siracusa-Licata sin da ora nella rete Siciliana, portandosi ad altra epoca provvedere alla*

sua costruzione, utilizzando i sussidi degli Enti interessati.

PROSPETTO

delle Città che attraversa la linea Siracusa-Licata.

		POPOLAZIONE	PRODUZIONE
			Lire
1	Siracusa	20,000	4,000,000
2	Floridia	8,000	1,000,000
3	Avola	12,000	3,000,000
4	Noto	15,000	3,000,000
5	Rosalini.	7,000	1,000,000
6	Spaccaforno	8,000	1,000,000
7	Scicli	11,000	2,000,000
8	Pozzallo	3,000	500,000
9	Modica	40,000	5,000,000
10	Ragusa	26,000	3,500,000
11	Comiso	16,000	3,500,000
12	Vittoria	16,000	3,500,000
13	Terranova	15,000	6,000,000
14	Licata	15,000	4,000,000
		212,000	41,000,000